ESTE DIARIO
SE PUBLICA EN LA IMPRENTA Á VAPOR
CALLE 25 DE MAYO NÚM. 58
DONDE SE RECIBEN AVISOS, SUSCRICIONES Y SOLICITADAS

Redactor en jefe: EDUARDO ACEVEDO

Los artículos de interés general se publicarán gratuitamente. Los de interés particular, abonarán segun la tarifa del establecimiento. Unos y otros deberán remitirse antes de las 7 p. m. No se devuelven los originales, publíquense ó nó.

EL SIGLO

SUSCRICION
Á LAS DOS EDICIONES, PAGADERA ADELANTADA
Por un mes . 2.00 pesos | Por un año . 20.00 pesos
Por seis meses . 10.50 | Número atrasado . 0.10

Gerente: ARTURO RICARD

Los avisos no contratados para ambas ediciones serán publicados indistintamente en una ú otra, á juicio de la Gerencia.

Agentes: En Paris — Señores Mayence, Favre y Cie, rue de la Grange Batelière, 18 — Señor A. Lorette, director de la Société Mutuelle de Publicité, 61, rue Caumartin.

MONTEVIDEO—Juéves 23 de Junio de 1898 | EDICION DE LA MAÑANA | Año XXXV—Núm. 9,921

Almanaque

Hoy juéves 23—San Juan, presbítero y mártir—Ayuno.
Van 173 dias transcurridos, faltando 192 para fin de año.
Sale el sol á las 7 h. 10 m. y se pone á las 4 h. y 50 m.
Luna nueva (5.ª dia).

EL SIGLO

Puerto de Montevideo

TODO EL PLAN DE LA OBRA

Conocen ya nuestros lectores los proyectos relativos á la construccion del puerto de Montevideo. Los publicamos en nuestra edicion de anteayer. Vamos á reproducir ahora algunas de las conclusiones del notable memorandum que leyó el señor ministro de Fomento en acuerdo de gobierno. Aclaran el texto de los proyectos, dejando la impresion de que el grave y trascendental problema ha sido resuelto con verdadero acierto.

OBSERVACIONES AL PROYECTO GUÉRARD

Apartando las que puedan considerarse de detalle, creo que las observaciones principales que se hacen generalmente al proyecto Kummer-Guérard, son las siguientes:

1.º Orientacion al Sud-Sud-Oeste de la boca de entrada al ante-puerto y del canal de acceso.

2.º Probable cegamiento del canal de acceso, hecho sin abrigos, en mar libre y sobre limos blandos.

3.º Muelles normales á la costa ó, mejor dicho, perpendiculares á los ribereños, lo que dificulta el acceso sobre ellos de los ferro-carriles y hacen, en consecuencia, necesarias las mesas giratorias.

4.º Pequeñez de las dársenas ó del llamado puerto comercial, para distinguirlo del ante-puerto.

5.º Que no están previstas las condiciones de un puerto militar, bajo el punto de vista estratégico.

Véome forzado á tratar estos puntos separadamente, aunque no con la extension que algunos se merecen y ya que en oportunidad podrán ampliarse de palabra.

ORIENTACION DE LA ENTRADA SUD SUD-OESTE

La orientacion de la entrada al Sud Sud-oeste, vale decir, casi de frente á nuestro clásico pampero, es una observacion que salta á la vista de la generalidad, y que yo mismo he compartido. Los ingenieros, muchos ingenieros y hombres prácticos en obras de esta naturaleza, algunos de verdadera y no contestada reputacion, consideran que es esa la orientacion debida.

Otros, y los hay muchos, que pretenden dar prioridad en la materia á la experiencia de los marinos, sostienen que esa orientacion dificultará en muchos dias del año la entrada al Puerto y mantendrá en el ante-puerto un oleaje inconveniente para la permanencia ó maniobra de los buques.

Esta observacion pudo tener enorme trascendencia hace 30 ó 40 años; cuando el aire en movimiento era el único propulsor de los buques en el mar, como á la entrada de los puertos. La evidencia muestra hoy que en la generalidad de los puertos y de los casos, los buques de vela se hacen remolcar para la entrada, por resultar esta operacion muy económica, mas segura y mas breve. De los buques de vapor no habria para que hablar y son estos, sin embargo, los que van absorbiendo el tráfico de mercaderías de algun valor en el mundo todo. Rarísimos dias, pues, tan raros que el señor Guérard, como otros ingenieros, los conceptúan despreciables, algunos buques de vela de gran calado tendrán que esperar para entrar, porque para calados menores el Puerto tiene en realidad dos entradas. Podrá ser ese un mínimo tanto por ciento de las dificultades, que no todas es dable resolver en absoluto, en obras complejas de esta naturaleza.

ATERRAMIENTOS EN EL CANAL DE ACCESO

La segunda observacion sobre el probable parcial cegamiento del canal en mar libre parece tener menos consistencia y guarda cierta relativa analogía con la anterior en este sentido; que pudo ser asunto grave en el pasado, al par que puede serlo baladí en los finales del siglo XIX, cuando se dispone de poderosísimos y económicos medios mecánicos para resolver esas dificultades.

En efecto, el canal que proyectan los señores Kummer y Guérard, de unos tres kilómetros de largo, con taludes que empiezan en cero para llegar apenas progresivamente á un máximum de dos metros; obrando en limos poco consistentes, aun en el supuesto de que hubiese error científico por parte de los ingenieros, su paulatino cegamiento difícilmente podria ser muy costoso, en relacion al material perfeccionado que deberá siempre mantenerse para la conservacion de las obras del Puerto.

Nadie fuera osado á sustentar que una vez hecho el Puerto, debemos abandonarlo á sí mismo; como hacíamos antaño y aun ogaño, con nuestros caminos y carreteras. Y bien: hay dragas modernas que extraen por hora millares de metros cúbicos de fango ó arenas, con costo relativamente insignificante. No quiero señalarlas con detalles, porque es mi propósito no hacer en este memorandum citas de erudicion, ni alardes científicos.

Es sabido, por otra parte, que todos los vientos huracanados que pueden dificultar el canal ó la entrada, desde el Sud-Este hasta el Oeste, son precisamente los que levantan nuestras mareas mas altas, y cuanto mas lo sean estas, mas ámplio y desembarazado quedará en la práctica el canal de acceso, por lo relativamente escaso de sus taludes.

No digo que no quepan á ese respecto estudios y observaciones que solo la práctica podrá aclarar; pero, á juicio de muchos ingenieros, la dificultad seria siempre económicamente remediable; aun en la hipótesis de parciales aterramientos.

Con el criterio de comparaciones que á menudo me sirve de guía, enuncio tambien que el gran canal de entrada del puerto de Buenos Aires, hoy en excavacion todavía, más de cinco veces de largo; de taludes más profundo que en el nuestro; á través de bancos y con la mitad de ancho, sufriria iguales consecuencias, sinó mucho mayores, porque intervienen allí y no aquí, las arenas en arrastre de fondo por el movimiento de las olas. Se trata en el canal para Montevideo, de limos de depósito secular, caidos al fondo en el aquietamiento de las aguas turbias.

ANCHO DE LA ENTRADA Á LOS PUERTOS

Cabe aquí examinar lijeramente una cuestion que no he querido colocar en capítulo aparte, por considerar que tienen escasísimo fundamento las observaciones que hacen, á su respecto, los interesas que se suponen dañados con la construccion de las obras proyectadas.

Me refiero al ancho de la boca de entrada del antepuerto y su canal de acceso.

Sabemos ya que el canal tendrá doscientos metros en el fondo con amplios taludes, una entrada general de 250 metros, para calados de 7 1/2 metros y otra entrada de más de un kilómetro para calados que no bajen de 4 á5 metros en aguas bajas.

Para todo el cabotaje, pues, puede salirse ó entrarse por cualquier parte, con amplitudes tan notorias, que no dan lugar á controversia sincera.

Pudiera caber duda respecto de la entrada para los buques de gran calado si no hubiese la ejemplificacion universal y los lineamientos con que la ciencia de la ingeniería hidráulica moderna ha determinado los anchos convenientes para la entrada de los puertos y ante-puertos, con ciertos caracteres de generalizacion, á que parece haber obedecido la Comision de Estudios del proyectado para Montevideo.

Dadas las infinitas particularidades locales de tantos puertos, he entresacado algunos, un poco á la ligera, de aquellos que tengan rompeolas artificiales en ángulo saliente hácia el mar y cuya entrada principal esté en la convergencia, como es el caso en el proyectado para Montevideo.

Tienen estos de ancho:

Barcelona (España) 280 metros, Bone (Africa) 400 y proyectado 270 idem, Dublin (Irlanda) 250 idem, Kingstown (Irlanda) 229 idem, Liban (Rusia) proyectado 180 idem, Madras (India) 130 idem, New Castle (con la particularidad de que la boca tenía 650 metros y se han prolongado los rompeolas convergentes hasta dejar la entrada en 300 metros, Tarragona (España) igual modificacion de 650 á 300 idem.

Observadas estas generalidades y cuando no hay en el puerto de Montevideo ninguna circunstancia agravante, juzgo, por mi parte, que nadie es osado, con sinceridad y buena fé, á establecer á priori y sin mucha autoridad, que un ancho de 250 metros para la entrada principal es un gravedefecto de los proyectos presentados. Si alguna observacion cupiera al incompetente sería más bien el considerar ese ancho como exagerado, en razon del oleaje que pueda determinar en el ante-puerto.

MUELLES PERPENDICULARES—MESAS GIRATORIAS
MUELLES OBLÍCUOS

La tercera observacion, la perpendicularidad de los muelles sobre la ribera, es incuestionablemente de cierta gravedad y merecerá tenerla siempre en cuenta.

En las exigencias comerciales de la época no basta que un puerto sea de fácil acceso, profundo y cómodo; es preciso que esté dispuesto de manera tal, que la remocion de toda clase de mercaderías se haga rápida y económicamente, con especialidad en cuanto se relaciona con los ferrocarriles, los cuales acarrean y distribuyen por el país entero, gran parte de los artículos que son materia de comercio en el exterior. Si los ferrocarriles corren sobre la ribera, como en el proyecto del señor Guérard, es difícil darles acceso á los muelles perpendiculares, con un tren entero; porque las curvas posibles resultan de muy pequeño radio.

La dificultad se resuelve con mesas giratorias; pero, éstas tienen infinidad de inconvenientes prácticos. Para apuntar algunos de los principales basta enunciarlos: absorben un espacio considerable, allí donde el tráfico debe estar más expedito; son muy costosas de primera instalacion y con el acarreo sobre ellas de artículos de toda especie, que se derraman más ó menos de sus envases, se entorpecen y requieren extremo cuidado para conservarlas ó exigen tiempos de limpieza, en perjuicio del tráfico; y por último lo fundamental, á la entrada y á la salida, para ó de los muelles, hay que descomponer cada tren de ferro-carril como las cuentas de un rosario y pasar por la mesa giratoria, wagon por wagon, ó zorra por zorra, ya que no es práctico hacer una mesa de diámetro colosal. Para evitar estos inconvenientes se han establecido en algunos puertos y se han proyectado por varios ingenieros para el de Montevideo, muelles oblícuos sobre los de la ribera, con grados de oblicuidad suficiente para desenvolver curvas de ciento cincuenta á ciento ochenta metros de radio.

Estas observaciones fueron naturalmente tomadas en cuenta por los señores Kummer-Guérard y la Comision de Estudios del Puerto, sin que bastaran á determinar el remanejo de los lineamientos, puesto que en este caso portuario, la oblicuidad de los muelles cambiaria un tanto fundamentalmente el plano general.

La dificultad puede, sin embargo, no ser tan grave como lo exageran los partidarios de los muelles oblícuos y ya que éstos á su vez algunos inconvenientes graves ofrecen tambien. En efecto, desde la línea de los depósitos actuales de Aduana hasta la arista de los muelles de ribera proyectados por el señor Guérard, hay una distancia de sesenta metros; sobre esa cancha y con sacrificio de algunos terrenos, que en el plano se suponen de formas regulares, no está probado que no puedan desenvolverse curvas de sesenta ó mas metros de radio, usadas algunas veces para vencer dificultades análogas.

Me inclino á creer, en definitiva, que los trenes de ferrocarril podrán entrar á los muelles sin necesidad de mesas giratorias, en todo caso con algun pequeño tropiezo de maniobras. Si esa dificultad es prácticamente remediable, á condicion de apartar las mesas giratorias, serian preferibles los muelles perpendiculares; porque, á juicio de la generalidad de los ingenieros, no tienen gran importancia los tropiezos de la perpendicularidad para el arrimo y salida de los buques en las dársenas, como algunas personas lo establecen sin serio fundamento.

PEQUEÑEZ DEL NUEVO PUERTO

La observacion de que el Puerto proyectado por la Comision de Estudios es chico, no tiene consistencia sino como impresion del primer momento para los que conservan la de la extension de nuestra amplia bahía. El estudio y los números comprueban y convencen de que será un gran Puerto el proyectado. Puede, sin embargo, esta observacion, ser admisible y tornarse en seria cuando la censura se particulariza á la dársena primera, en la cual debe suponerse y hasta afirmarse, que se moverán con actividad los mas grandes buques de vapor que vengan al Rio de la Plata.

Algunos de los diques del puerto de Buenos Aires llegan á tener hasta 623 metros de largo por 160 de ancho; utilizables en todos sus costados con la sola excepcion de las pequeñas entradas y están amenudo absolutamente ocupados; la dársena primera del Puerto proyectado en Montevideo, tiene solo sobre la ribera 410 metros y 280 á cada uno de los muelles A y B; en todo, como muro de atraque, 970 metros. Ancha como es de 500 metros, pero sin utilizacion en la parte Norte, tiene una superficie de 20 y media hectáreas.

Por otra parte, el muelle A, de 110 metros de ancho en terraplen, con galpones de abrigo en lo futuro, cubre precisamente el frente de nuestra Aduana, la parte hoy mas profunda sobre la ribera, más activa y más útil de la bahía.

Al Oeste de ese muelle, la seccion que está entre el paredon del muellecito actual de la Capitanía y el viejo rompe-olas, quedará, como ya lo es en parte, una verdadera bolsa de fango, reagravada necesariamente porque, prolongándose la pared del nuevo muelle hasta más de 300 metros sobre el actual, esa rinconada servirá de abrigo á toda la resaca del ante-puerto. No me parece que puedan conservarse en ese punto las debidas condiciones higiénicas.

CAMBIO DE UBICACION DEL MUELLE A

¿Por qué no puede correrse el muelle A hacia el Oeste, formándose, más ó menos, en la prolongacion de las calles Patagones y Guaraní?—Las ventajas resaltan desde el primer momento como notorias; dentro de ese muelle quedaria en gran parte ahogado el viejo rompe-olas, en cuya extremidad hubo una pequeña batería, hoy casi todo sumergido y visible sólo en las grandes baja-mares.

Dado que el frente Oeste del muelle A será siempre en cualquier ubicacion, de casi ó ninguna utilidad práctica y dado el hecho de que avanzándolo hasta la línea de la calle Patagones, su cimiento en más de 200 metros se asentaria sobre roca viva, quedando así evitada y desaparecida en absoluto la bolsa de fango antihigiénico que enfrenta hoy las barracas carboneras. Para los que á priori contrarien ese cambio de ubicacion, seríales muy provechoso y conveniente un atento exámen sobre el local mismo, ideando los lineamientos generales del plano del Puerto.

Con ese cambio, la dársena primera tendria entonces magnífica extension y superficie: 200 metros lineales más de atraque, aproximadamente, y 10 hectáreas más de área para movimiento; 600 metros por 500.

La parte mas honda de la bahía, próxima á la ribera, se utiliza mejor y se ganan al rio cuatro manzanas de terreno, valiosísimo por su posicion especial entre la Aduana y los muelles A y B.

Esos terrenos compensarán en gran parte la diferencia de precio que puede resultar del cambio de ubicacion del muelle A, y la prolongacion correspondiente al rompe-olas de cintura, que abriga del Norte las dársenas. Entiendo que ese cambio de ubicacion no altera para nada el plano general proyectado.

No se me ocultan los fundamentos técnicos que determinaron la ubicacion del muelle A, cubriendo el frente de la Aduana. Se estableció que la costa, desde el arranque del rompe-olas en la calle del Sarandí, quedara en su estado natural, para dar expansion al oleage, directo ó reflejo, que entrará por la boca del ante-puerto. No tengo competencia bastante para contrariar, ni robustecer esa consideracion, pero sí, para permitirme manifestar que las líneas, las extensiones y la ubicacion, en tales materias, no son absolutamente matemáticas.

Y bien, desde la boca del ante-puerto hasta la boca del puerto comercial propiamente dicho, hay un kilómetro y medio de distancia: acortar esa distancia por el cambio de ubicacion del muelle A, alrededor de un 10 %, no parece ser técnicamente fundamental. Por otra parte, si tal lo fuese podria prolongarse ó correrse al Sud, el rompe-olas del Este, lo bastante para llenar esa exigencia de distancia extricta entre las dos entradas del ante-puerto y el puerto comercial.

De todos modos, esa es una cuestion que puede ser estudiada y consultada á los proyectistas con tiempo suficiente, sin estorbar á la prosecucion de los primeros trabajos del plan general. Basta consignar esa salvedad en la ley que apruebe el plano proyectado.

CONDICIONES QUE DEBE TENER UN BUEN PUERTO

Llegaria ahora el caso de parangonar aquí los muchos proyectos de puertos que se han presentado, con el de los señores Kummer-Guérard. He insinuado que seria éste un trabajo engorroso y de seguro estéril, ya que en asunto de términos tan complejos, hay opiniones tan diversas, tan complicadas con la fantasía y el interés particular, que de cierto á ningun resultado práctico nos condujera, máxime cuando seria materia de no acabar nunca.

Prefiero encarar la cuestion desde mas alto con cierta generalizacion, preguntándome cuáles son las condiciones esenciales de un excelente Puerto, tal como pretendemos construirlo y ver si están llenadas satisfactoriamente, en su gran mayoría al menos, en el proyecto aprobado por la Comision de Estudios.

Creo no equivocarme mucho cuando las establezca sencillamente en esta forma; un buen puerto debe responder á estas grandes exigencias: tener fácil acceso, ser profundo, cómodo y barato.

ACCESO FÁCIL AL PUERTO

Entre los diversos planos y proyectos que pueden examinarse, cuando no coinciden en sus canales de acceso con el de los señores Kummer-Guérard, como hay varios en los presentados á mi Ministerio, difícilmente se encuentra uno que tenga acceso mas fácil.

BAHIA
DIQUE DE LA ORILLA
DIQUE DE CIRCUNVALACION
MUELLES
LOTE DE TERRENOS A VENDERSE
PUERTO
PROFUNDIZADO HASTA 7 m 50
ANTE-PUERTO
PROFUNDIZADO HASTA 7 m 50
AREA 140 Hec.
ESCOLLERA ESTE
CANAL DE ENTRADA
PROFUNDIZADO HASTA 7 m 50
N
E
S
O

En efecto, viniendo del largo, los buques entran derecho sin desviacion alguna sobre un canal de *doscientos metros de ancho en el fondo* con menos de 4 kilómetros de largo, para embocar en un ante-puerto extenso que, con otro kilómetro y medio mas en completo desembarazo, los lleva directamente á la dársena, por otra nueva entrada de 100 metros.

En esas condiciones un transatlántico cualquiera no tiene ni siquiera que contener la marcha al correr el amplio canal exento de peligros de fondo; emboca al ante-puerto con una entrada de 250 metros y recien entonces, parado ó deteniendo máquina, se desliza con la velocidad adquirida, sobre una cancha de 140 hectáreas, para fondear en ella á su albedrío ó para entrar directamente al puerto comercial. Esta operacion, aun en el supuesto de que se use un remolcador de maniobras, no puede absorber más de media hora para llegar al atraque de los muelles y estar sobre las gruas de descarga.

Podrá objetarse, pues, un poco imaginativamente y con escasas pruebas, que el canal de acceso en mar libre habrá de cegarse, ó que no podrán entrar los buques en todo tiempo y en cualquier momento, por circunstancias de viento ó marea: como algunos lo establecen, pero, no podrá negarse, me parece, que en la inmensa generalidad de los casos, cuando aquellas suposiciones no actúen, el acceso del proyectado puerto es fácil hasta convertirse en de primer orden.

La notoriedad me exime de otras consideraciones.

PROFUNDIDAD DEL PROYECTO DE PUERTO—EN VEZ DE 7 METROS, 7 Y 1/2

Examinada la cuestion de la entrada, le sigue en orden la de profundidad del puerto, una de las más graves y trascendentes, á mi juicio, y que, en consecuencia, en otra oportunidad tendré que considerar con algun detalle, para sostener, eso sí, desde ya con la más profunda conviccion, que debe ahondarse el proyectado puerto algo más, cuando menos, de lo que estableció la Comision de Estudios.

Es de una notoriedad que se impone, para todo el que examina el desenvolvimiento de los asuntos comerciales, que los transportes marítimos, cada dia magnificados por el intercambio de productos, no soportan la competencia entre ellos, sinó conduciendo de un punto á otro grandes masas de mercaderías para repartir así más barato en mayor número de toneladas, los gastos del capital invertido en el tráfico de fletes.

De aquí una tendencia que se observa en el mundo todo, en sentido de perfeccionar en las construcciones navales el tamaño y la rapidez. Casi todos los buques que se construyen para largas travesías, de vapor ó de vela, tienen mayor tonelaje que los hechos en cada año anterior, hasta el punto de que son verdaderos monstruos marinos, para el criterio de las generaciones anteriores, los que van saliendo últimamente de los astilleros. A esa mayor capacidad, corresponde naturalmente el calado. Sin necesidad de invocar á las grandes máquinas de guerra, frecuentan los mares buques comerciales con ocho metros y mas de calado.

A esa exigencia responde ineludiblemente la necesidad de profundizar los puertos, ya que aquellos buques no trafican, ni pueden traficar, en mercaderías ó pasajeros sinó en puertos hondos.

Es esa una constante preocupacion de todas las naciones que tienen costas marítimas: ahondar sus puertos y munirlos de medios de expedicion rápidos. Podrian citarse ejemplos varios de construcciones que se han hecho en los últimos años ó se planean y proyectan en la actualidad; basta citar el de Marsella, con un magnífico puerto nuevo, que construye una dársena más, para recibir buques de 8 1/2 metros de calado, y por último, lo que está por realizarse, el dragado otra vez del canal de Suez para darle mayor profundidad, en razon de la estadística que establece que de año en año el calado de los buques que pasan de un mar á otro va aumentando notable y progresivamente. Por otra parte, si esa exigencia del ahondamiento de los puertos tiene carácter general, es más imperiosa para nosotros los orientales, que tenemos por la geografía la llave del Rio de la Plata.

Como se sabe, por los planos y documentos numerosos que adjunto á este memorandum, la Comision de Estudios del Puerto de Montevideo y, en consecuencia, el plano definitivo de las obras proyectado por el señor Guérard, sí bien establece los cimientos todos para que el Puerto pueda ahondarse en el porvenir hasta 8 metros, probablemente, por razon de economía, no se propone dragar por ahora y no presupuesta sino hasta 7 metros. El mismo señor Guérard, sin embargo, en el luminoso, concienzudo y acabado trabajo con que acompaña el proyecto, establece textualmente, en la página 25 del tomo VI de la Memoria del Ministerio, que, «si llegase el caso de ahondar el Puerto hasta la indicada profundidad de—8 metros—(este caso, agrega, debe ser considerado como probable y quizá se realice antes de mucho tiempo).»

A mi juicio, pues, es necesario, absolutamente necesario que lo realicemos desde luego, sinó á 8 metros, por lo menos á 7 1/2, equivalentes á un poco mas de 24 1/2 pies ingleses.

He hecho calcular, por el jefe de una de las Secciones del Departamento N. de Ingenieros, la diferencia de costo de medio metro de dragaje, en el canal de acceso, el ante-puerto y las dos primeras dársenas, al precio que establece el señor Guérard para el dragado general, dando por resultado la suma de 411.000 pesos en números redondos. Mas tarde y oportunamente se verá cómo compenso esa cifra y respondo á esa suprema exigencia, sin ultrapasar el presupuesto general de las obras proyectadas.

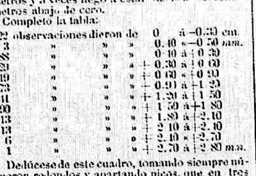
El cero de nuestra escala de mareas, que ha servido para los estudios del Puerto y que va á fijarse en base de relacion, en el pórtico del Cabildo, es tomado de las cartas inglesas de navegacion, fijado en el año 1883 en una cornisa del murallon, frente á la Capitanía, por el buque de S. M. B. Sylvia, capitan W. J. L. Wharton. Ese cero es mas bajo, en algunos decímetros, que el de las cartas de navegacion francesas y mas bajo tambien que el declarado oficial aquí, anteriormente, para el nivel de los ferro-carriles.

Bajo ese cero es que deberemos tener siete metros y medio de agua cuando menos.

Para ilustracion y dar significado «á los números con relacion á la profundidad que tendremos en el proyectado Puerto, copio la siguiente tabla de observaciones hechas en el dique Cibils-Jackson en mas de tres años, de Octubre de 1891 á Julio de 1895, correlacionadas con el cero oficial de niveles. Hay otras observaciones mas circunstanciadas hechas por la Comision de Estudios con el mareógrafo registrador, pero que están condensadas en menor tiempo, conviniendo mucho, en estas cuestiones, estudiar las resultantes en el mayor número posible de observaciones.

Y bien: de 2798 observaciones bi-diurnas, en mas de tres años, como he dicho, solo 22 veces el agua bajó de cero gradualmente hasta 30 centímetros y 3 veces llegó á estar de 40 á 50 centímetros abajo de cero.

Completo la tabla:



22	observaciones	dieron	de	0 á —0.30 cm.
3	»	»	»	0.40 á —0.50 mm.
288	»	»	»	0.10 á +0.30
623	»	»	»	+ 0.30 á +0.60
919	»	»	»	+ 0.60 á +0.90
573	»	»	»	+ 0.90 á +1.20
211	»	»	»	+ 1.20 á +1.50
90	»	»	»	+ 1.50 á +1.80
13	»	»	»	+ 1.80 á +2.10
13	»	»	»	+ 2.10 á +2.40
6	»	»	»	+ 2.40 á +2.70
1	»	»	»	+ 2.70 á +2.80 mm.

Dedúcese de este cuadro, tomando siempre números redondos y apartando picos, que en tres cuartas partes de los dias el puerto tendrá ocho metros de agua en realidad.

COMODIDADES EN EL PUERTO

¿Será cómodo nuestro proyectado Puerto?

Las personas que han combatido ó combaten, por causas diversas, el proyecto Kummer y Guérard, sostienen que en razon de la ubicacion de la entrada, el ante-puerto estará expuesto con ciertos vientos,—S. O. principalmente—á sufrir marejadas mas ó menos directas ó reflejas, que estorben á los trabajos ordinarios del comercio. Esa observacion que, aunque hipotética y parcial, apenas de un cuadrante, puede ser exacta, se refiere á los buques accidentalmente estacionados en el ante puerto y no al puerto comercial, abrigado por todos lados y con dársenas relativamente pequeñas para que no se determine en ellas oleaje sensible.

Hay quienes sostienen que los muelles debieran ser, para mayor comodidad de atraque y largada, paralelos á la ribera, como en el proyecto de los señores Luther; en buen hora que así se piense; pero, debe advertirse que esa supuesta mejora se paga con el sacrificio de la seguridad, puesto que una ventarrada, del Pampero ó el Oeste, puede ocasionar serios trastornos que no compensan seguramente aquella. A trueque de que se tenga completa tranquilidad en una dársena, los pocos minutos que se necesitan para emproar á la entrada, es el menor de los sacrificios que puedo hacerse en un excelente Puerto.

PUERTO BARATO

De las exigencias que he establecido como condiciones esenciales de un buen Puerto, quédame por considerar una de las más trascendentes: Puerto barato.

Trataré esa cuestion á fondo y como lo merece, en su oportunidad, cuando me ocupé del plan financiero para la realizacion de las obras.

Debo adelantar entretanto, que en el concepto general que me he formado para la solucion del problema portuario de Montevideo, resalta con precision y á esa idea se encaminan los proyectos que formulo, que siempre y en todo tiempo, la República Oriental debe estar habilitada, con desembarazo, para mantener el acceso á su puerto *bastante mas barato* que los demas puertos del rio de la Plata. Voy hasta el extremo de admitir que, acompañando en lo futuro la competencia internacional, si la hubiese, pudiéramos suprimir todo derecho fiscal en el nuevo puerto.

PLAN FINANCIERO

Propone el memorandum el establecimiento de una patente adicional de 3 % de importacion y 1 % de exportacion que produciria alrededor de un millon de pesos anuales y agrega que el señor Guerard establece que los gastos para las obras del puerto se desarrollarán en la siguiente proporcion:



El 1er. año	. . . . . .	$	100.000
» 2.º	»	»	700 000
» 3.º	»	»	1:400 000
» 4.º	»	»	2:400 000
» 5.º	»	»	3:000 000
» 6.º	»	»	3:200.000
» 7.º	»	»	3:200 000
» 8.º	»	»	1:000.000

Con ese programa para el pago puntual de las obras, voy á relacionar el programa de elementos pecuniarios que allega el proyecto.

Para hacerlo con toda claridad, voy á suponer, convencionalmente, fechas definidas, aun cuando el cambio de éstas no modifica en nada los cálculos, puesto que conservarán las relatividades de tiempo.

Admito que en el corriente del mes de Agosto, por ejemplo, queden sancionadas y se promulguen las leyes que autoricen la construccion de las obras y enseguida, se nombre y constituya la Comision Financiera; el 1.º de Setiembre de 1898, en consecuencia, se empezaria á cobrar la Patente Adicional cuyo producto seria 83.000 $ mensuales.

Suponiendo que el Ministerio de Fomento, teniendo prontos los materiales, llame á los dos meses á licitacion para las obras, despues de estudiar y adaptar á la ley nueva y á las leyes generales del país, el largo pliego de condiciones, que es casi un libro, proyectado por el señor Guérard é impreso ya en la página 131 y siguientes del Tomo VI de la Memoria de Ministerio; que publique las modificaciones que deban introducirse en aquel y la nómina de precios unitarios que servirán de norma á la licitacion (Bordereau des prix) y admitiendo que se llame por seis meses á aquélla, tiempo indispensable para que los documentos y antecedentes circulen en Europa, dando lugar á que las casas contratistas tomen informes y estudios del país donde van á ejecutar el gran negociado, y suponiendo, por fin, que, con toda brevedad, en dos meses más se tramiten en las Oficinas Públicas y el Gobierno, los resultados de la licitacion y se llegue á escriturar el contrato definitivo para las obras sin tropiezos ó demoras serias, resultará que la firma de aquel tendrá lugar el 1.º de Julio de 1899.

Ese dia, pues, sirve de base para mis cálculos, relacionándolo con el programa de obras que antes he señalado, establecido por el señor Guérard.

El dia de la firma del contrato de construccion, la Comision Financiera tiene, en consecuencia, en depósito intactos los títulos del empréstito de 15.400.000 $ y en Caja, en oro, 830.000 $.

En el curso del ejercicio económico 1899-900, la Comision Financiera, con toda holgura, en el año y al sólo objeto de hacer plaza, en la oportunidad que juzgue conveniente, coloca en Londres y Montevideo dos millones de títulos del empréstito. Como, en definitiva, la Comision no tiene urgencia ninguna de dinero, supongo que venda aquellos títulos, mas ó menos, en los meses de Abril, Mayo ó Junio de 1900. Como se ve, recien se produce la primera emision de una parte del empréstito.

Ahora bien: en tiempo del gobierno del señor Borda, la deuda de Liquidacion, de 6 %, estuvo á 80 %, como ha estado recientemente; la deuda Consolidada en Londres, de 3 1/2 de interés, estuvo tambien á 51 %; hoy mismo, que fluctua alrededor de 45, representa más de 77 % para interés de 6 %, cálculo, pues, y es notoriamente bajo, á no ser que haya conmociones políticas en el país, que los dos millones del empréstito del Puerto se vendan á 75 %.

El 1.º de Julio de 1900, al terminar el primer año de contrato y de los trabajos, los balances de la Comision Financiera serán los siguientes:

Balance de Caja, en oro

Producto de la venta de la parte de empréstito emitida. .		$ 1.500.000
Producto de la Patente Adicional, hasta la fecha	$ 1.836 000	
A deducir:		
Pagado por certificados de obras en el año, s/. programa.	» 100.000	» 1.736.000
Total en Caja		$ 3.236 000

Balance de títulos

En circulacion	$ 2 000 000
En depósito de la Comision .	» 13.300 000
Quemados por haber sido pagos con rentas directas.	» 100.000
Balance.	$ 15.400,000

(Tenemos que suprimir los balances correspondientes á 1901, 1902, 1903, 1904.—Reproduciremos simplemente el preámbulo del balance de 1905 y el balance final de la negociacion.)

1.º DE JULIO DE 1905

En este año la cuestion se complica con un nuevo término que empieza á actuar y que me obliga á hacer un alto en los cálculos que vengo desenvolviendo. Segun el programa de obras, en el sexto año ya está pronta una parte del Puerto y dragados el canal, el ante-puerto y la dársena principal, haciéndose operaciones comerciales al costado de los nuevos muelles; al fin del 5.º año, dice textualmente el señor Guérard, *se podrá hacer uso del Puerto*. Empieza, pues, el cobro de derechos y debo apreciar, en consecuencia, aunque sea someramente, la cuestion de tarifas.

Además, del 4.º al 5.º año de trabajos ya pueden empezarse á vender algunos solares de los terrenos destinados á ese objeto, cuya circunstancia no he apreciado todavía.

En la bahía actual de Montevideo, una tonelada de mercancía, en peso ó medida métricos, so-

REMATES DEL DIA

Segun los avisos que publicamos en la seccion respectiva, hé aquí los remates que se verificarán en el dia de hoy:

Laugaron y Vallaro—A las 1 p. m., de dos casitas—Una Tacuarembó núm. 131 y otra Rivera núm. 32.

Pietracaprina y Rozes—A la 1 p. m., de vidrieras, mostradores, armazones, etc.; 25 de Mayo núm. 170.

Rafael Ruano—A la 1 p. m., de muebles nuevos y usados é infinidad de artículos. Cerrito 181.

José M. Jorge—A las 8 p. m. de vinos, conservas, comestibles, etc., 18 de Julio número 1.

Juan M. Fauque—A la 1 p. m., de 300 chapas de fierro galvanizado, usadas. Orillas del Plata número 17.

...porta de gastos, por todo concepto, alrededor de ... pesos de nuestra moneda. No entro en detalles y particularidades, porque el asunto está minuciosamente estudiado en el informe del señor Guerard, sobre los medios financieros para llegar á hacer las obras del Puerto, y en el informe de la Comision de Estudios.

En el Puerto nuevo de Buenos Aires, la misma tonelada de mercaderías tiene de gastos, todo incluso, hasta el pilotaje del Rio de la Plata, alrededor de $ 2.70 de nuestra moneda página 18 del informe Voies et moyens.

Esos gastos en Buenos Aires son excesivos y tienden á ser rebajados por las exigencias comerciales. Puede reputarse seguro que antes que nuestro nuevo Puerto esté en actividad, serán modificados. El señor Guerard, pensando juiciosamente en que Montevideo, como Puerto de escala, tiene que mantener siempre derechos bastante menores que los puertos que son cabeza de línea y segun opiniones del comercio que ha recogido, llega á la conclusion de que los derechos usuales que debe soportar una tonelada de mercaderías en el nuevo Puerto no deben exceder de 0.80 centésimos.

A no cambiar fuertemente los términos del problema, por ahora y á la expectativa internacional, aquella es, más ó menos, entre 80 y 100 centésimos, la opinion del autor de este Memorandum: ateniéndose por eso á lo circunstanciado por la Comision de Estudios y el señor Guerard.

El señor Guerard grava tambien los pasajeros de fuera de cabos y el tonelaje de los buques para alcanzar, en todo, á la cifra de un millon de pesos anuales como producto de los derechos que reputa necesarios y sobre la base de un movimiento de un millon de toneladas, determinado por la estadística de los años anteriores.

Admite, pues, como programa de las tarifas del primer momento de utilizacion del nuevo Puerto...

[illegible]

Servicio Telegráfico

Especial para EL SIGLO

ANEXO

Reunion de la Comision D. Colorada

NOTAS DEL DIA

MOVIMIENTO ELECTORAL

CASA DE GOBIERNO

DIA COMERCIAL

REGISTRO CIVIL

Noticias militares

[illegible]

Capitan Dionisio Durel por abono de haberes; á informe de la 1.ª seccion.

Ex-sargento 2.° distinguido del Batallon 4.° de Cazadores por diferencia de sueldos de sargento 2.° á alférez en comision; á informe de la 1.ª seccion.

Subteniente Pablo L. Artigas solicita licencia por 8 dias para pasar á la República Argentina; á informe del jefe del Detall E. y Archivo.

Teniente 2.° de GG. NN. Brigido Nuñez, por abono de haberes; á informe del jefe de 1.ª seccion.

Teniente 2.° Felipe Saucedo por abono de haberes; al Ministerio de Guerra.

Arthur A. Guimaraes por abono de haberes; á informe del sargento mayor José R. Mauriño.

...gariños, al cual se opone el señor Aréchaga, por opinar que no es reglamentaria esa proposicion puesto que ella viene á derogar disposiciones de la ley de Registro Cívico Permanente. En este caso lo que corresponderia seria que el señor Mora Magariños presentara esa modificacion en forma de proyecto para que éste corriera el trámite que el reglamento determina.

—Despues de replicar el señor Mora Magariños al señor Aréchaga, el señor Rodriguez (A. M.) dice que ha redactado ya el inciso aditivo al artículo 33, el cual dicta en los términos siguientes:

«Respecto de las Comisiones Inscriptoras, Calificadoras y Receptoras no regirá lo dispuesto en el inciso 2.° del artículo 31, sino que agotada la lista de suplentes de un grupo se procederá á...

...drés Cordero, Antonio Martinez, José Font, Ángel Martinez, Ernesto Dávila, Guillermo ...man, Julio Sierra, Diego Wilson.

El lanzamiento del Albion—Terrible accidente—Cómo se lanza un acorazado—El telégrafo nos ha trasmitido ayer la infausta noticia de una catástrofe ocurrida en el astillero de Blanckivall, al ser lanzado al agua el acorazado de 1.ª clase Albion, construido para la marina británica.

La madrina del buque, duquesa de York, había llegado al astillero acompañada de un numeroso séquito compuesto de personas pertenecientes á la alta aristocracia. Al costado del acorazado sobre la ribera se habia construido una plataforma para que la concurrencia pudiera presenciar con comodidad el acto del lanzamiento. Se hallaba esa plataforma repleta de gente, cuando fuerte marejada y remolinos formados por el buque al entrar en el agua, movieron sus pilares, haciéndola hundir con más de trescientas personas.

El número de ahogados recogidos hasta ahora llega á ochenta y uno, segun las últimas noticias.

Para que nuestros lectores puedan darse mejor cuenta de las circunstancias en que se produjo tan horrible catástrofe, vamos á tratar de reproducir la escena en que se desarrolló, describiendo la manera como se opera el lanzamiento de esos grandes acorazados.

Empezaremos por dar algunos datos sobre el buque que motivó el accidente.

El Albion es uno de los mas poderosos acorazados construidos para la escuadra inglesa; tiene varios hermanos gemelos entre los buques que componen la poderosa flota. Sus dimensiones son: 119 metros de eslora, 22.59 de manga, 7.61 de calado y su desplazamiento 13... toneladas.

La máquina desarrollará una fuerza nominal de 13,500 caballos, vapor, equivalentes á cerca de 30,000 caballos de carne y hueso, bien alimentados. Dos hélices gemelas le imprimirán una velocidad horaria de 18 y media millas, es decir, 34 kilómetros por hora, una buena marcha de tren de pasajeros rápido.

La construccion del Albion y sus gemelos es de acero de una resistencia excepcional, teniendo ademas una coraza de 20 centímetros de espesor.

Estas condiciones le permitirán lanzarse sobre sus adversarios con una certera tranquilidad, á despecho de las granadas explosivas cuyas amenazas estará en disposicion...

[illegible]

Movilizacion de la propiedad

DE LA CAMPAÑA

CONSEJO DE ESTADO

DEL MAR Y DEL RIO

TRIBUNALES Y JUZGADOS

Crónica policial

SPORT

TEATROS Y FIESTAS

AVISOS

[illegible]

NUEVA LEY DE REGISTRO CIVICO PERMANENTE

Hállase de venta en esta Imprenta.

Tarjetas de visita

A 60 CENTÉSIMOS EL CIENTO

AVISOS DEL DIA

CASAS DE INQUILINATO

REMATES

AVISOS OFICIALES

AVISOS JUDICIALES

EL SIGLO

ANEXO AL NUMERO 9921

COMERCIO

Montevideo, Junio 22 de 1898.

PRIMERA RUEDA OFICIAL

Certificados de Tesorería

(Por Mayo)

1,000 $ al contado	81.80	%
6,000 » idem idem	81.80	»
1,000 » idem idem	81.80	»
1,000 » idem idem	81.80	»

Deuda Consolidada

2,820 $ al contado	41.50	%
11,100 » para fin de mes	41.50	»
1,700 » para fin de Julio	41.80	»

DESPUES DE HORA DE LA PRIMERA RUEDA

Deuda Consolidada

11,100 $ para fin de mes	41.50	%
11,100 » para fin de Julio	41.90	»
9,100 » idem idem	41.80	»
18,800 » para mañana	41.50	»
18,800 » hasta fin de Julio	41.80	»
23,500 » para fin de mes	41.50	»
9,100 » al contado	41.50	»
23,500 » para mañana	41.50	»

Deuda Interior Unificada

3,500 $ al contado	19.00	%

Banco Hipotecario del Uruguay

20 acciones al contado	16.00 c/una	

Empréstito Extraordinario 1897

1,000 $ al contado	63.40	%
8,000 » para mañana	63.40	»
4,000 » al contado	63.40	»
3,000 » idem idem	63.40	»

Certificados de Tesorería

(Por Octubre)

2,800 $ al contado	95.60	%

(Por Marzo)

1,000 $ al contado	87.50	%

(Por Mayo)

1,000 $ al contado	84.90	%

Dia 22

Eugenio Barth y Ca., 1 cajon accesorios para teléfonos, 3 id pilas eléctricas, 1 casco específico para curar ovejas, 1 cajon muestras.

Entradas de ultramar

Dia 21

Valparaiso el 7 del corriente y escalas vapor inglés Oravia, á Wilson Sons y Ca. con 32 pasajeros y la carga siguiente:

De Valparaiso—á Nery y Ca. 25 sacos ají, á Carrau y Ca. 10 fardos ají, 30 sacos nueces, 60 id porotos, á Peirano hnos. y Ca. 40 sacos garbanzos, fdos ají, 20 sacos lentejas, 10 id arvejas, 150 id porotos, á Bernardo Bulla 25 sacos orejones, á Delfino y Andrade 585 sacos papas.

Trasbordo del vapor chileno Aconcagua, procedente de Guayaquil—á J. Musante y Ca. 25 sacos cacao.

De Punta Arenas—á la órden 7 cjs mercaderias.

San Francisco de Sul el 17 del corriente, vapor inglés Freda, á C. R. Horne y Ca. con la carga siguiente:—á Jacinto Muxi 96 barricas, 51|2, 38|1, 615|8 yerba mate marca Guanaco, á Taranco y Ca. 135|1 yerba mate marca Diana, 12|1, 13|2, 11|1 id id id Gloria, 1|2, 1|1 id id id Cici, 12 barriles melado, 35|1, 61|2, 76|1 id id id Rosita 98|1 id id id Rosita Colon, 31|1 id id id Bandera Española, á Julio Meillet 117|1, 60|2, 91|1 yerba mate marca Diva, 303|1, 17|2 id id id Oriental, 103|1, 48|2, 44|1 id id Oliveira, 300|1 id id id La Sirena, 91|1, 42|2, 38|1, 199|8 id id id Cruz, 10|8 id id id D. Julio, 60|1 id id id Iris, 6|1, 2|2 id id id Sarandí, 111|1, 34|2, 16|1, 50|8 id id id Minerva, á Talice y Moretti 200|1 yerba mate marca Brazilia.

Dia 22

Androssan el 11 de Diciembre último, barca noruega Two Brothers, á Chichizola hnos. con 1.198.000 kilos carbon mineral y 135.000 id tubos de barro.

Nota—En el manifiesto publicado ayer en esta seccion, del vapor francés Pampa, por error tipográfico, apareció una partida de azúcar de 2000 sacos, consignada á Roque Cazaux y hnos. debiendo ser de 200.

Dejamos salvado dicho error.

Entradas de los rios y cabotaje

Dia 21

Rosario, el 8 del corriente, balandra nacional Diana, con 32.922 kilos trigo.

Pavon, el 19 del corriente, balandra nacional Nueva Vírgen del Pilar, á E. Vidal con carga salvada del pailebot nacional Gallo naufragado en ...

SECCION JUDICIAL

DESPACHOS

DIVERSIONES PUBLICAS

AVISOS MARITIMOS

ENTRADA Y PRECIO DEL GANADO EN LA TABLADA DEL NORTE

Dia 22 de Junio

CANTIDAD, PRECIO Y CALIDAD DEL GANADO

PROCEDENCIA	REMITENTE	Consignatario ó vendedor	BUEYES Precio	Criollos	Mestizos	NOVILLOS Precio	Criollos	Mestizos	VACAS Precio	Criollos	Mestizos	TERNEROS Precio	Criollos	Mestizos	Carne gorda	Buena carne	Carne flaca	Abasto	Saladero	Interior
Canelones	S. L. Urioste	S. y Albaracon	..			16 ½	175		..			..				175			175	
Canelones	P. y Rodriguez	G. y Apesteguy	1 á 23, y 6 á 20	10		8-12½, 6-19, 4-18	13		12½, 12, 19½ y 18	26		..				49		48		
Tacuarembó	V. Muñoz	S. Pereyra	..			16	19		10 ½	21		..				40		35		5
Soriano	P. y de Leon	S. y Albaracon	..			..			11	15		..				15		8		7
Canelones	F. Silveira	Silveira y Haro	..			..			10 á 11, 1 á 9	20		..				20		20		
Canelones	L. M. Ventura	A. y Apesteguy	..			12 ½	10		..			..				19		19		
Salto	N. A. Cardoso	Silveira y Haro	..			12 ½	4		16½, 9 y 9½	83	9	..				140		2	83	55
Florida	E. Muñoz	J. Bentancor	..			..			11 ½	5		..				5		5		
Paysandú	J. Bentancor	S. Pereyra	..			20 á 17 y 1 á 16	30		12	29		..				59		30		29
Tacuarembó	Pedro Casterú	Lizarazú y Ca.	..			..			13 ½	47		..				47		47		
Durazno	Martin Mendi	C. y Bidart	..			17	53		16	7		..				60		60		
Minas	E. E. Nogues	J. Bentancor	19 ½	7		..			..			..				7		7		
Durazno	O. Percincula	Silveira y Haro	..			15	38		..			..				38			38	
Florida	M. Perdomo	C. y Bidart	23	3		..			..			..				3		3		
Salto	A. Quintin	C. y Bidart	..			..			9	45		..				45			45	
Canelones	S. Fuentes	C. y Bidart	..			14	45		..			..				45			45	
																		284	885	96

Rosauro Menendez.

